



YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND



DIE VERANSTALTUNGEN IN DER OSTMARK

Jahrgang II, Nr. 5

Verlagsort Kiel

März 1939

Monatsschrift des Yacht-Clubs von Deutschland e. V.

Jahrg. 2

März 1939

Nr. 5

Geschäftsstelle: Kiel, Düsternbrooker Weg 128/30 · Bankkonto: Landschaftliche Bank, Kiel,
Fernsprecher 765 · Postscheckkonto: 121 05 Hamburg · Vereinsführer: Bürgermeister Mentzel, Kiel

Foto: Y.-C. v. D., Zweigabt. Attersee



Das vom Yacht-Club von Deutschland,
Zweigabteilung Attersee, seinen Ehrengästen gegebene Festessen.

(Oben: Gattin des Reichsstatthalters, Admiral Carls, Frau Dr. Werner, Reichsstatthalter)

Jahresbericht der Schulungsgruppe Kiel für 1938

(Im Auftrage des Leiters der Gruppe
von Ing. Springer bei der Jahresversammlung vorgetragen)

Die Schulungsgruppe des Yacht-Club von Deutschland hat vornehmlich zwei Aufgaben zu erfüllen.

1. die Ausbildung derjenigen Mitglieder, die wegen ihres Alters nicht mehr in der Jugendabteilung ausgebildet werden können und
2. bietet sie denjenigen Mitgliedern, die pekuniär nicht in der Lage sind, ein eigenes Boot zu halten, Gelegenheit zum Segeln.

Der Segelbetrieb begann im Jahre 1938 wieder mit der traditionellen Osterreise, an der neben der „Seeburg“ unser 30er Seefahrtskreuzer „Marga“ und das 6-m-R-Boot „Zoppot“ unter Führung von Herrn Severin teilnahmen. Bald nach Ostern wurde sofort mit dem Ausbildungsbetrieb begonnen, dessen Durchführung jedoch auf Schwierigkeiten stieß, da es an geeigneten Kräften zur Ausbildung der neuen Mitglieder fehlte. Erst im Laufe des Sommers stellten sich noch weitere, hauptsächlich jüngere Segler, der Ausbildung zur Verfügung und so kann man trotz der Schwierigkeiten zu Beginn des Sommers mit einer recht erfreulichen Seglerzahl abschließen.

In den etwa 260 Tagesfahrten, die auf den Schulungsgruppenbooten durchgeführt worden sind, sind ca. 820 Mitglieder „bewegt“ worden.

Gegen Ende des Sommers, als eine ausreichende Anzahl Führer zur Verfügung stand, wurde uns noch die Betreuung der beiden Eignerboote „Waltraut“ durch Herrn Ivers und des Walbootes „Gerda III“ durch Herrn Dr. Stoffregen übertragen und wir haben mit diesen Booten eine ganze Reihe Tagesfahrten, aber auch eine Anzahl Wochenendfahrten nach Schleimünde, Sonderburg und Eckernförde durchgeführt und wir möchten an dieser Stelle nochmals unseren Dank den beiden Eignern Herrn Ivers und Herrn Dr. Stoffregen für dies hochherzige Entgegenkommen aussprechen.

Seit Bestehen der Schulungsgruppe verfolgt der Leiter der Gruppe, Herr Rubach, das Ziel, unseren überalterten Bootspark durch neue Klassenboote zu ersetzen und zwar durch Boote, die sowohl in einer im hiesigen Revier gut besetzten Klasse vermesssen, aber auch als Langfahrtschiffe ohne jede Bedenken über See geschickt werden können. Schon früher wurden die von privater Hand gestellten Mittel für den Bau eines 30er Seefahrtskreuzers, die „Marga“ verwandt, diese hat sich in diesem Jahr an 22 Regatten beteiligt und 15 erste Preise, 4 zweite Preise und 2 dritte Preise, dann aber vor allem in der Kieler Woche den Wanderpreis des MRV., den Sonderpreis der See-Offiziere und in den Frühjahrs- und Herbstregatten je 1 Punktpreis und auf der Schleiwoche 1 Startpreis erhalten, und somit kann das Boot wohl als der erfolgreichste 30er Seefahrtskreuzer überhaupt bezeichnet werden, eine Leistung, die um so mehr anzuerkennen ist, als das Boot von verschiedenen Führern und unter verschiedenen Mannschaften gefsegelt wurde.

Der zweite Neubau, der 50er Seefahrtskreuzer „Nordmark“, dessen Bau erst im Januar 1938 in Angriff genommen wurde, konnte leider erst Anfang Juli von der Fa. Wilke fertiggestellt werden, so daß er an der Kieler Woche nicht mehr teilnehmen konnte. Selbst zu der Ostsee-Regatta konnte das Boot nur in kaum getrimmtem Zustand starten und es ist Studienrat Rubach trotzdem gelungen, in einem Feld von 28 Booten als 3. Boot einzukommen. In den Herbstregatten hat die „Nordmark“ unter verschiedener Führung 2 erste und 2 zweite Preise und den Punktpreis der Gesamtwertung erhalten.

Auch das Walboot beteiligte sich an den Frühjahrs- und Herbstregatten, sowie an

der Kieler Woche und an der Schleiwoche und errang 3 erste, 3 zweite und 2 dritte und 2 vierte Preise.

Außerdem beteiligte sich die „Seeburg“ und die „Marga“ zum Teil erfolgreich an der Nordmarkwoche und an der Korförregatta, so daß die Schulungsgruppe alle in dem hiesigen Bezirk gestarteten Regatten erfolgreich beschicken konnte. Auch mit unseren Jollen, den beiden Olympiajollen und dem 12-Fuß-Dingi, die zwar spät im Jahr in Dienst gestellt wurden, hat sich die Gruppe an der Kieler Woche und den Herbstregatten beteiligt, leider jedoch ohne Erfolg. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, daß die jungen Segler, die sich in erster Linie der Jollen angenommen hatten, noch nicht über die nötige Regattaerfahrung verfügten, um in einer solchen Klasse zum Erfolg zu kommen. Wir haben jedoch mit Freuden festgestellt, daß die jungen Segler sich weiterhin dem Jollensegeln widmen und wir hoffen, daß sie im kommenden Jahr sich der Pflege der Boote und der Jollen ganz besonders annehmen werden, und wir wollen hoffen, daß ihnen dann ein Erfolg beschieden sein möge.

Die Aufgabe der Schulungsgruppe besteht nicht nur darin, tüchtige Regattasegler auszubilden, sondern auch im Langfahrtssegeln sollen die Mitglieder ausgebildet werden. Leider mußte das Langfahrtssegeln im vergangenen Jahre auch wieder infolge Mangel an geeigneten Führern etwas beschränkt werden, immerhin haben die fünf Boote der Schulungsgruppe, die für solche Langfahrt geeignet sind, 4100 Meilen zusammensegelt. Hiervon sei besonders die dreiwöchige Reise unseres neuen Bootes, der „Nordmark“, nach Oslo und eine 14tägige Reise der „Seeburg“ nach Gotenburg erwähnt.

An den Tages- und Wochenendfahrten, ja selbst an Reisen haben Mitglieder des Klubs häufig als Gäste auf den Schulungsgruppenbooten teilgenommen. Es war mir eine ganz besondere Freude, daß ich in der Nordmarkwoche an Bord der „Seeburg“ drei Jungsegler des Yacht-Clubs von Deutschland, Zweigabteilung Attersee, an Bord haben durfte, die die Regatta auf der herrlichen Hlensburger Förde und die Rückfahrt von Hlensburg nach Kiel sehr genossen haben, und ich hoffe, noch in diesem Jahr Gelegenheit zu haben, der Einladung der Segelkame-raden vom Attersee Folge leisten zu können.

Bezüglich der Finanzen möchte ich noch erwähnen, daß wir immer bemüht sein werden und daß es uns bisher gelungen ist, mit dem zur Vertugung stehenden Etat auszukommen, jedoch müßte in dem kommenden Jahr wohl ein Extrabetrag ausgeworfen werden, von dem die Beschaffung neuer Regattasegel für unsere beiden Regataboote „Nordmark“ und der „Marga“ ermöglicht wird.

Es ist für uns erfreulich festzustellen, daß unsere Mitglieder als Mannschaft auf Eignerbooten gern gehen werden. Durch Umfrage konnte ich ermitteln, daß insgesamt 28 unserer Mitglieder im vergangenen Sommer auf Eignerbooten als Mannschaft, zum Teil an verantwortlicher Stelle, an den Frühjahrsregatten, an der Nordseewoche, der Kieler Woche und den Herbstregatten teilnehmen konnten und zum Teil auch als Mannschaft die großen Langfahrten auf Eignerbooten mitmachen konnten. Ich hoffe, daß im Laufe der Zeit die Ausbildung unserer Mitglieder so weit fortgeschritten ist, daß wir in der Lage sind, immer tüchtige und gut ausgebildete junge Segler Bootseignern als Mannschaft für Regatten und Langfahrten zur Verfügung stellen zu können.

Auch sind wir Mitglieder alle bestrebt, durch Einsatz unserer Kräfte einen Teil der Arbeiten selber auszuführen, wie auch schon im vorigen Winter ist auch in diesem Winter einmal wöchentlich ein Arbeitsabend eingeführt, auf dem das Inventar der Boote sauber gemacht und instand gesetzt wird. Bei dieser Gelegenheit ist den Mitgliedern gleich Gelegenheit geboten, Kenntnisse in der Bootspflege und im Splissen und Knoten zu erwerben.

R u b a c h.

Deutschland mit neun Flotten bei den Starboot-Weltmeisterschaften

Starke Auslandsbeteiligung

auf der Kieler Förde bei den Titelkämpfen vom 20. bis 26. August

In den Räumen des Yacht-Clubs von Deutschland wurde neben der Tagung des Kieler-Woche-Ausschusses eine weitere bedeutungsvolle Sitzung durchgeführt, in der die ersten Vorbereitungen für die vom 20. bis 26. August in Kiel zur Durchführung gelangenden Starboot-Weltmeisterschaften getroffen wurden. Vizeadmiral G ö t t i n g vom Marine-Regattaveroin, der gleichzeitig Vizekommodore des Internationalen Starboot-Weltverbandes ist, der Führer des Deutschen Seglerverbandes, Oberfleutnant a. D. K e w i s c h, und Jochen W e i s e in seiner Eigenschaft als Distriktskommissar des 13. Distrikts des Internationalen Starboot-Weltverbandes konnten in Zusammenarbeit mit den Vertretern der verschiedenen deutschen Starbootflotten ein vorläufiges deutsches Meldeergebnis für die Titelkämpfe zusammenstellen. Daraus ergibt sich, daß alle neun deutsche Flotten ihre Vertreter vom 20. bis 26. August nach Kiel entsenden werden. Da auch aus dem Ausland — insbesondere aus Amerika — mit großer Beteiligung zu rechnen ist, versprechen die Starboot-Weltmeisterschaften ein segelsportliches Ereignis zu werden, das in Kiel in der dritten Augustwoche in den Mittelpunkt des Weltinteresses des Segelsports rücken wird.

Die Kriegsmarine wird durch den Marine-Regattaveroin Vertreter der Nordsee-, Ostseeflotte und der Marineschule Mürwik zu den Weltmeisterschaften melden. Der Yacht-Club von Deutschland meldet die Kieler Starbootflotte, der Norddeutsche Regattaveroin die Hamburger Flotte. Außerdem sind vertreten durch den Wefer-Yachtclub die Bremer Flotte, durch den Kärntner Yachtclub die bisherige österreichische Flotte und durch verschiedene Berliner Vereine die Müggelsee- und die Wannsee-Flotte.

Im weiteren Verlauf der Arbeitstagung wurden alle technischen Einzelheiten zur reibungslosen Durchführung der Starboot-Weltmeisterschaften in Kiel getroffen, für die durch die Zusammenarbeit der Kriegsmarine mit dem Deutschen Seglerverband und der Stadt Kiel die besten Vorbedingungen gegeben sind.

Olympiatraining der Segler auf der Kieler Förde!

Starke deutsche Mannschaft im Juli nach Helsinki und im August nach Sandhamn

Der Deutsche Seglerverband hat in großen Zügen sein gesamtes Olympia-Vorbereitungsprogramm festgelegt, das eine starke Mannschaft für 1940 ergeben soll. Wie zu erwarten war, wird das Revier der Kieler Förde der Schauplatz der Vorbereitungsrennen werden, doch hat man darüber hinaus auch eine Reihe internationaler Wettkämpfe als Pflichtveranstaltungen angesetzt, die der Kernmannschaft als Vorbereitung dienen sollen.

Das Programm der deutschen Olympiatrainings-Wettfahrten

Für die Olympiajollen und Starboote finden im Anschluß an die Kieler Woche und die Deutsche Meisterschaft der Starboote Trainingswettfahrten statt, die für die Olympiajollen etwa vom 26. Juni bis 8. Juli und für die Starboote vom 30. Juni bis 8. Juli stattfinden. Zugelassen zu diesen Trainingsrennen werden 24 Segler in der Olympiajolle, von denen der Gau Kurmark-Brandenburg allein sechs stellen kann. In der Starkklasse sind zehn Boote zugelassen.

Die Auswahl in der 6- und 8-Meter-R-Klasse erfolgt auf Grund der Ergebnisse der Kieler Woche und der anschließend stattfindenden Deutschen Kielbootmeisterschaft.

Schon in diesem Jahr starke Mannschaft nach Helsinki

Etwa zehn Olympiajollen und sechs Starboote werden dann mit den 6- und 8-Meter-R.-Jachten im Juli d. J. als große deutsche Mannschaft nach Helsinki entsandt, um dort an den Internationalen Segelregatten der Finnen im Olympia-Revier teilzunehmen. Weiter wird anschließend die schwedische Regatta-Woche von Sandhamn besucht, die vom 3. bis 8. August stattfindet und dank ihrer Internationalität als Olympiavorbereitung ausgezeichnet geeignet ist.

Weitere Vorbereitungswettfahrten sind dann für die Starboote die Weltmeisterschaften in Kiel und die Europameisterschaften in Livorno, für die Olympiajollen die Deutschen Meisterschaften.

60 Jachten bei den Olympia-Regatten

Man rechnet für die Olympischen Spiele mit einer Beteiligung von 10—12 Achtern, 15 Sechfern, 15 Staren und 20 Jollen. Außerdem trifft man Vorbereitungen für die Fahrtensegler, die wahrscheinlich den Besuch der Olympischen Spiele mit Langfahrten verbinden werden. Sehr viel verspricht man sich außerdem von dem Plan, das Ziel der 1940 von Deutschland durchzuführenden Ostsee-Regatta nach Helsinki zu legen.

Finnlands Vorbereitungen für die Segelregatten 1940

30 Olympiajollen bestellt

Finnlands seglerische Olympia-Vorbereitung schreitet kräftig voran. In diesen Tagen hat die Abo-Bootswerft vom Olympia-Ausschuß für Segeln den Auftrag auf 30 Olympiajollen erhalten. Finnlands Segler zeigen damit, wie schon bei der Bestimmung der bewährten deutschen Olympiajolle selber, daß sie gewillt sind, wie im Jahre 1936 die Kämpfe in der kleinsten olympischen Klasse unter so gleichen Bedingungen durchzuführen, wie dies im Segelsport möglich ist. Das heißt, diese 30 Olympiajollen werden auf ein und derselben Werft nach gleichen Bedingungen gebaut, so daß jeder Teilnehmer ein gleichwertiges Sportgerät zur Verfügung erhält. Das gleiche gilt für die Segel, die ebenfalls bei derselben Segelmacherwerkstatt in Auftrag gegeben sind. Die Verteilung der Boote und Segel erfolgt im übrigen durch Verlosung einige Tage vor Beginn der Wettfahrten. Der finnische Segel-Olympia-Ausschuß hat sich auch kürzlich mit der Frage des Amateurbegriffs für das Segeln befaßt und bestimmt, daß an den Regatten 1940 alle solche Segler teilnehmen dürfen, die nicht auf einer Renn-Jacht gegen Entgelt bis dahin einmal gesegelt haben. Wie schon früher kurz berichtet, finden die Wettfahrten vom 23.—26. und vom 28.—30. Juli 1940 vor Helsingfors statt. Mithin ist ein Ruhetag eingelegt. Nach den ersten vier Wettfahrten werden diejenigen Jachten ausgeschieden, die nach der Punktberechnung für einen Endsieg nicht mehr in Frage kommen können. Der Punktberechnung bei der Olympia-Regatta wird die Punktberechnungstabelle Prof. Karl Ljungbergs zugrunde gelegt. Die größeren olympischen Klassen einschließlich Starbootklasse werden auf der üblichen Seebahn außerhalb der Helsingforfer Innenschären mit dem Startplatz Grahara segeln. Für die Olympiajollenklasse und unter Umständen für die Star-Klasse, falls zu stürmisches Wetter herrscht, soll noch in diesem kommenden Sommer die wesentlich geschütztere und im übrigen günstig zur Stadt gelegene Bahn um den Skifferholmen ausprobiert werden.

Am Startplatz Grahara ist für Zuschauer ausreichend Platz vorhanden, und schon heute können Karten durch die Länderorganisationen des Olympia-Komitees bestellt werden. Der Preis beträgt 50 Finnmark, etwa 3 RM. Inwieweit, ähnlich wie in Kiel, auch eine Begleitung durch Dampfer während der Wettfahrten vorgesehen werden soll, ist bisher nicht bekanntgeworden. Daß die finnischen Segler

im übrigen auch mit der kürzlich berichteten eigenen Olympia-Vorbereitung Ernst machen, zeigt die kürzlich erfolgte Bestellung eines Starbootes ebenfalls auf der obengenannten Abo-Werft. Gunnar Grönblom, der 1936 mit seinem 8-m-R-Boot „Cherio“ die Farben Finnlands in Kiel vertrat und erst kürzlich ein neues 6-m-R-Boot in Auftrag gegeben hat, ist auch hier wiederum der Besteller.

„Pimm“ wird Vorbild in Frankreich

Das Starboot des Weltmeisters v. Hütchlers als Muster für Neubauten

Die französische Starbootsflotte erfährt im nächsten Jahr eine umfassende Vergrößerung. In Meulan werden demnächst insgesamt neun Stars bereitstehen. Einige der Schiffe sind der Konstruktion des Weltmeisterschaftsiegere von Hütchlers „Pimm“ angelehnt. Wie werden die Franzosen damit fertig werden, in Hinblick auf die Weltmeisterschaften dieses Jahres, eine interessante Angelegenheit. — Auch die französische Kriegsmarine fördert diese Bootsklasse erheblich. Auf der neuen Marinesportschule in Toulon stehen den Offizieren einige Stars bereit, um sich für die diesjährigen internationalen Marine-Pokalwettfahrten in Kiel vorzubereiten.

Norwegen mit drei Klassen beim Olympia

Aus Norwegen hört man, daß sich die Segler in Helsinki in erster Linie mit ihren erfolgreichen R.-Booten beteiligen wollen. Auf diesem Gebiet haben die Skandinavier erhebliche Erfahrung. Anders steht es bei den Starbooten, die in Norwegen sich nicht durchsetzen konnten, und die seit einiger Zeit nicht mehr auf den Revieren anzutreffen sind. Dagegen stützt man sich in der kleinsten olympischen Klasse, bei den Olympiajollen, gleichfalls auf zahlreiche geeignete Kräfte. Norwegen wird sich also bei den Olympischen Segelkämpfen 1940 auf diese drei Klassen beschränken, Achter, Sechser und Olympiajollen.

Ball des Y. C. v. D.,

Zweigabteilung Attersee, und der Donauflotte

Am 2. Februar 1939 fand in Wien das große Repräsentationsfest, gemeinsam veranstaltet vom Yacht-Club von Deutschland, Zweigabteilung Attersee, und dem Chef und Offizieren der Donauflotte Linz statt. Das Fest stand unter dem Ehrenschutz des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und Schutzherrn des Yacht-Clubs von Deutschland, Generaladmirals Dr. h. c. Erich Raeder. Zu seinem größten Leidwesen hatte Generaladmiral Raeder in letzter Minute wegen dienstlicher Verhinderung abfragen müssen und den Chef der Marinestation der Ostsee, Admiral Rolf Carls mit seiner Vertretung betraut, der mit Gattin erschien.

Vom Altreich konnten eine ganze Reihe von Gästen begrüßt werden, unter anderem Admiral a. D. Richard Foerster, der Präsident des Yacht-Club von Deutschland, Walter Mentzel samt Gattin, Oberstleutnant Kewisch samt Gattin und eine große Reihe von Mitgliedern des Yacht-Clubs von Deutschland aus Kiel, die die weite Reise nach Wien nicht gescheut hatten, um durch ihre Anwesenheit zwischen dem Yacht-Club von Deutschland und seiner Zweigabteilung Attersee die Verbundenheit zu bekunden.

Das Fest fand in den festlich ausgestalteten Räumen des Industriehauses am prächtigen Schwarzenbergplatz statt. Uniformen aller Waffengattungen, insbesondere der Marine, belebten das farbenprächtige Bild. Das bekannte Musikkorps der Ersten Marine-Artillerie-Abteilung Kiel spielte, ebenso wie das Ballorchester Heinz Sandauer bis in den frühen Morgenstunden unermüdlich die schönsten Wiener Tanzweisen. Nach Mitternacht wurde das Fest durch die Anwesenheit

des Reichsstatthalters // -Gruppenführer Dr. Arthur Seyß-Inquart und des Oberbürgermeisters der Stadt Wien, Ing. Neubacher, besonders ausgezeichnet. Wir freuen uns, feststellen zu können, daß dieses erste große Fest auch gleichzeitig für den Yacht-Club von Deutschland, Zweigabteilung Atterfee, ein großer Erfolg gewesen ist.

Der unermüdlichen Jugend der Zweigabteilung Atterfee, die in nächtelanger Arbeit alles zum guten Gelingen des Festes vorbereitet hatte, gebührt Dank, wie ebenso dem verdienten Vereinsführer Dr. Friedrich Werner.

Schmidt-Zab.

Sport und Dichtung

Aus der Diatarbeit der Kieler Vereine des Nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen

Im Rahmen der Vorträge vor den Dietwarten der Kieler Vereine des NSRL. sprach Büchereidirektor Harms-Kiel über das Thema „Sport und Dichtung“. Bereits 1912 wurden bei den olympischen Spielen in Stockholm auch Kunstwettbewerbe eingerichtet. Ebenso wurden später bei den Olympiaden wie auch bei dem Turn- und Sportfest in Breslau die besten Sportbücher preisgekrönt. Der Redner wies die Verbindungen zwischen Sport und Dichtung nach, indem er die Werbekraft eines unterhaltenden, d. h. nicht nur des reinen Lehrbuches auf einen dem Sport bisher vielleicht nur passiv gegenüberstehenden Leser hinwies. 1936 wurde der finnische Roman „Yrjö“, der Läufer, mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet.

Für den Segelsport ist es von besonderem Interesse, daß gleich zwei Bücher deutscher Segelschriftsteller, nämlich „Die Seejungfrau“ von Günther Grell und „Rudergänger war der liebe Gott“ von Wolfgang Frank in Breslau 1938 einen Preis erhielten. Das Geheimnis ihres Erfolges ist die Verbindung sportlicher Erfahrung mit dichterischem Können. Solchen Werken wird denn auch ein Erfolg nicht fehlen. Jeder gesunde Mensch, der für eine heroische Idee zu begeistern ist, wird die Werke über sportliche Großtaten, sei es die einsame Ueberquerung der gewaltigen Wasserwüste des Ozeans, oder der Kampf gegen die unbarmherzigen Bergriesen des Himalaja, mit atemloser Spannung lesen.

Für sehr viele Menschen, die es beruflich, aus materiellen oder gesundheitlichen Gründen nicht ermöglichen können, mit einem Boot durch das blaue Wasser zu segeln, oder an anderen schönen Sportarten teilzunehmen, ist ein gutes Buch oft die einzige Verbindung zu ihren Wünschen und Hoffnungen.

Neue Freunde werden dem Sport durch Bücher gewonnen und das Verständnis für andere Sportarten wird dem einzelnen aufgehen. So ist es ein guter Gedanke, für viele Wettbewerbe, an Stelle der Miniaturpokale oder der ewigen sonstigen „Pötte“ aller Art besonders für die Juniorenklassen auch einmal gute Bücher als Preise zu geben.

Auch die Anregung der „Yacht“ sei hier erwähnt, an die Mannschaften mancher Jachten zu denken, die sehr oft nicht einmal ein Erinnerungsstück an eine erfolgreiche Regatta besitzen, die mit einem Riefenhumpen für den Eigener belohnt wurde.

Gute Sportbücher von deutschen und ausländischen Autoren stehen zur Auswahl und fachmännische Beratung wird sicher gerne erteilt.

Curt E. Schr.

Die Wiener Veranstaltungen

Auf Grund verschiedener Anregungen und durch persönliche Initiative des Leiters der Zweigabteilung Attersee des Yacht-Clubs von Deutschland, Rechtsanwalt Dr. Werner, Wien, sowie des Bezirks-Segelwarts für das Salzkammergut, Universitätsprofessor Hans Frisch, wurde im Einverständnis mit dem Deutschen Seglerverband Anfang Februar eine Vortragsreihe in Wien über die neue Methode

des Segeltrimmens durch Professor der Technischen Hochschule Graz, Leopold K r a m e s, abgehalten.

Zu dieser Vortragsreihe hatten sich Mitglieder der Zweigabteilungen des Y.-C. v. D. vom Attersee, Wolfgangsee, Traunsee und Wörthersee eingefunden. Außerdem waren vom Stammklub Kiel die Damen Frau Lis Griefe und Frau Hedwig Sartori und die Herren Günther Engel, Dr. Mommsen und Braut Frl. Bettina Bauer, sowie Herr Herbert Springer gekommen.

Der Vortragende, Professor Krames, ging zu Beginn seiner Vortragsreihe davon aus, daß eine exakt-theoretische Ausführung der Segelkonstruktion nach den Grundätzen der darstellenden Geometrie zweckmäßig sei, um das Höchstmaß an Leistung, namentlich bei Regatten, aus einem Segel herausholen zu können. Er erklärte weiter, wie er überhaupt auf den Gedanken gekommen sei, einen Segelriß nach geometrischen Grundätzen zu berechnen, um ein Optimum zu erzielen, während dies bisher meistens der Erfahrung bewährter alter Segelmacher überlassen gewesen sei. Professor Krames hat 1937, als für die Berliner Einheitszehner Segel in größerer Zahl geschnitten werden mußten, versucht, ein System daraus zu gewinnen, und hat zuerst die nach Mast und Gaffel führenden Nähte verbreitert. Durch wissenschaftliche Ausarbeitung des Verfahrens des Segelmachers Marks, eines Autodidakten, konnte dann erzielt werden, daß das Trimmrisiko herabgesetzt und verminderte Behandlung notwendig wurde. Dies zeigte sich besonders an den Rennsegeln, die für Loosdrecht auf Grund der von Professor Krames erarbeiteten Methode der darstellenden Geometrie hergestellt worden sind.

Wenn auch die Hörer den geometrischen Fachausdrücken und Zeichnungen nicht bis in alle Einzelheiten folgen konnten — dies war auch nicht Zweck der Ausführungen —, so bleibt doch als wichtigste und positive Erkenntnis die Ueberzeugung, die Professor Krames allen Lehrgangsteilnehmern eindringlich vermitteln konnte, daß ein Abwicklungsplan zur Herstellung des Großsegels aus einzelnen Segelbahnen, ähnlich wie etwa ein Spantenriß für die Herstellung einer Yacht, fast unerläßlich ist, wenn es sich um eine sportgerechte und alle aerodynamischen Anforderungen erfüllende Segelkonstruktion handeln soll.

Zum Abschluß der Vortragsreihe dankte der Schriftleiter der Stammabteilung dem Vortragenden sowie den vorgenannten Veranstaltern für die große Mühe und Exaktheit, dank welcher diese sehr begrüßenswerte Vortragsreihe erfolgreich und zur allseitigen Befriedigung durchgeführt werden konnte.

Es ist in Aussicht genommen, weitere theoretische und praktische Lehrgänge in der Ostmark wie auch in Kiel zu veranstalten.

Dr. Mo.

Unfallverhütung im Jachtsport!*)

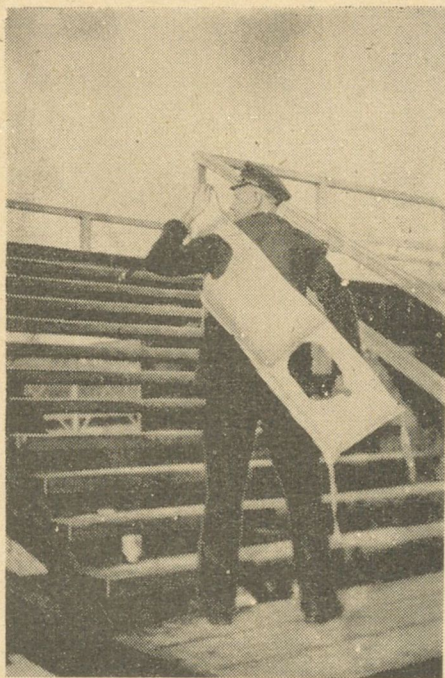
Von Oberingenieur J o h s. W i n t e r,

Erster technischer Aufsichtsbeamter der See-Berufsgenossenschaft, Hamburg 8.

Trotzdem im Jachtsport auf See, mit dem wir uns heute beschäftigen wollen, viel weniger Unfälle als bei irgendeinem anderen Sport — vor allem auch beim Wassersport auf Binnengewässern — vorkommen, müssen doch alle Punkte einmal erörtert werden, die vom Standpunkt der Unfallverhütung im Jachtsport zu beachten sind. Zu dem Jachtsport auf See rechnen wir auch den Sport auf den Gewässern, auf denen die Großschifffahrt verkehrt, also die Weser bis Bremen, die Elbe bis Hamburg, die Haffe usw.

*) Die Schiffsicherheitsabteilung der S. B. G., Hamburg, Zippelhaus, hat der Schriftleitung des Blattes auf Anfordern den vorstehenden Aufsatz über „Unfallverhütung im Jachtsport“ bereitwilligst zur Verfügung gestellt. Der Direktion der S. B. G. sowie dem Verfasser sei auch an dieser Stelle für das liebenswürdige Entgegenkommen verbindlichsten Dank ausgesprochen.
Die Schriftleitung.

Bei Jachten muß man vom Standpunkt der Unfallverhütung zwei Arten unterscheiden, und zwar Jachten, die versicherungspflichtige Mannschaft an Bord haben, und solche, die nur vom Eigentümer und seinen Gästen besetzt werden. In beiden Fällen hat der Führer die gleich große Verantwortung für seine Besatzung zu tragen. Die Gefahren, denen der Jachtsport ausgesetzt ist, kann man natürlich nicht durch die für die Handelschiffahrt herausgegebenen Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft vermindern; immerhin ist aber doch eine gewisse Anlehnung an diese Vorschriften möglich; daher wird auch die Anwendung ihrer Grundgedanken von der See-Berufsgenossenschaft gefordert. Wir wollen daher für einige Gebiete der Unfallverhütungsvorschriften erörtern, inwieweit sie auch vom Jachtsport zu beachten sind.



Das nächstliegende ist, eine Betrachtung über alle Arten von Rettungsmitteln anzustellen, denn mehr als beim Sport auf Binnengewässern muß man darauf

bedacht sein, daß für alle Personen an Bord einer seegehenden Jacht in irgendeiner Form eine Rettungsmöglichkeit vorhanden ist. Sogenannte Rettungsboote kann eine Jacht — auch nicht ein großer Seekreuzer — nicht mitnehmen. Die im allgemeinen mitgeführten Dingis sind für Rettungsfälle erstens wegen ihrer geringen Größe, die wohl nie für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht, und zweitens wegen ihrer geringen Seefähigkeit bei dem geringsten Seegang völlig unbrauchbar. Das mindeste, was daher auf der kleinsten Jacht, die die obengenannten Gewässer befährt, an Bord sein muß, sind Schwimmwesten oder besser noch stets an Deck griffbereit angebrachte Rettungsringe, die nicht unbedingt die in der Seeschiffahrt vorgeschriebene Tragfähigkeit von $14\frac{1}{2}$ kg zu haben brauchen. Es wird immer möglich sein, 2—4 Rettungsringe an Deck griffbereit unterzubringen. Für eine größere Anzahl von Personen an Bord können dann Schwimmwesten benutzt werden, die aber nur dann Wert haben, wenn sie auch stets zur Hand sind und nicht erst aus der Kajüte oder der Piek herausgeholt zu werden brauchen. Auf jeden Fall muß, wenn eine Jacht kentert oder übergerannt wird, für jede Person ein Rettungsring oder eine Schwimmweste vorhanden sein. Die beste und billigste Art von Schwimmwesten ist die Schulterschwimmweste nach obenstehender Abbildung. Sie hat keine Schulterbänder und kann nicht herauf- und nicht herunterrutschen. Auf Jachten, die auch viel Nachtfahrten machen, muß auch ein Nachterrettungsring klar zum Abwerfen im Want hängend vorgefunden werden. Auf größeren Jachten, wo die Möglichkeit vorhanden ist, etwas Rettungsbootähnliches mitzunehmen, ist als beste Rettungsmöglichkeit das M ö w e - Schlauchboot der Deutschen Schlauchbootfabrik Scheibert, Berlin SO. 16, anzufprechen, und zwar in einer Größe, daß, wenn auch dichtgedrängt, alle Personen darin Platz finden. Die Kataloge der Schlauchbootfirma geben alles Nähere an, doch empfiehlt es sich im allgemeinen, breitere Boote zu nehmen. Ein solches Schlauchboot kann immer in aufgepumptem Zustand an Deck mitgeführt werden und kann auch zur Verbindung mit dem Land im Hafen benutzt werden.

Sehr wenig erörtert wird im allgemeinen die Verwendung eines Treibankers

mit oder ohne Oelbeutel, und wieviel Jachten mag es wohl auch geben, die einen solchen überhaupt nicht an Bord haben oder — wenn sie ihn haben — ihn nie zur Probe einmal benutzt haben, so daß die Eigner selbst nicht wissen, wie er bei schlechtem Wetter sich bewährt. Auf jeden Fall muß die Befatzung einer Jacht, sei es Segeljacht oder Motorjacht, die Seereifen ausführt, wissen, was sie mit der Jacht anfangen soll, wenn keine Fahrt mehr möglich und sie zum Beidrehen gezwungen ist. Gerät man einmal in schlechtes Wetter, dann ist es zu spät, erst Versuche anzustellen. Man beachte hierbei auch die Erfahrungen, die die Segler, wie H. Förster und Schlimbach usw., auf großen Reifen gemacht haben. Verunglückt eine Jacht infolge von schlechtem Wetter vielleicht nur aus dem Grunde, weil niemand einen Treibanker richtig benutzen konnte oder man nicht in der Lage war, richtig beizudrehen, dann wird man sich später immer den Vorwurf machen, diesen Punkt vom Standpunkt der Unfallverhütung aus nicht genügend beachtet zu haben.

Ueber die Positionslaternen, die von der Seewarte geprüft werden müssen, soll hier nicht weiter gesprochen werden, solange noch Verhandlungen mit dem Reichsverkehrsministerium schweben, weil die in der Handelschiffahrt üblichen Laternen für Jachten durchweg zu groß sind. Ueber die Aufhängung der Seitenlaternen, d. h. nicht feste Anbringung derselben, brachte kürzlich die Monatszeitschrift „Nachrichten des Hamburger Segel-Clubs E. V.“ eine gute Abhandlung von Herrn Edgar A. Volker sen. Ueber die nautische Ausrüstung mit Kompaß, Seekarten, Segelhandbüchern usw. kann nichts für alle Jachten Gültiges gesagt werden. Hier muß jeder Jachtbesitzer wissen, was er für die Fahrten, die er ausführt, mitzunehmen hat. Daß ein Kompaß, wenn er über dem Hilfsmotor steht, der womöglich Magnetzündung hat, unter Umständen gänzlich wertlos sein kann, ist ja bekannt. In solchen Fällen muß man wenigstens, wenn Seereifen beabsichtigt sind, einen Kompaßkompensierer zu Rate ziehen. Wenn damit gerechnet wird, daß eine Jacht bei Nebel auch ankern muß, muß eine Nebelglocke an Bord sein.

Daß jede Jacht, die Seereifen ausführt, heute ein Radio-Empfangsgerät zum Empfang der Wetternachrichten an Bord haben muß, ist selbstverständlich, da dies doch die einzige Möglichkeit ist, um einem heranziehenden Tief rechtzeitig aus dem Wege zu gehen oder einen Hafen anzulaufen. Bei plötzlich auftretenden Gewitterböen und auf längeren Reifen über die ganze Nordsee ist dies allerdings nicht möglich.

Von sonstigen Ausrüstungsteilen für Jachten sind noch einige besonders zu erwähnen: Während auf kleinen Jachten das Mundnebelhorn für Ausweichsignale genügt, sollten größere Jachten ein kräftiges mechanisches Nebelhorn haben, sofern sie nicht auch groß genug sind, daß eine vom Auspuff oder mit Druckluft betriebene Luftpfeife oder eine elektrisch betriebene Sirene benutzt werden kann. Für die Abgabe von Notsignalen, wenn es einmal dazu kommen sollte, eignet sich eine neuerdings in den Handel gebrachte Signalpistole, die ein Knallsignal und zugleich Sternsignale gibt, auszeichnet. Diese außerordentlich preiswerte Signalpistole wird von der Firma Kriegeskort & Co., Stuttgart-Hedelfingen, hergestellt. Die Pistole mit der dazugehörigen Munition muß man griffbereit in einem Blechkasten, der den Inhalt vor Feuchtigkeit schützt, in der Nähe des Ruderstandes anbringen. Bei der großen Bedeutung, der heute wieder das Morfen beikommt, soll man auch, sofern jemand an Bord ist, der Morfen kann, eine hierzu brauchbare Lampe mitführen, evtl. genügen die sowieso erforderlichen kräftigen elektrischen Stablampen hierzu.

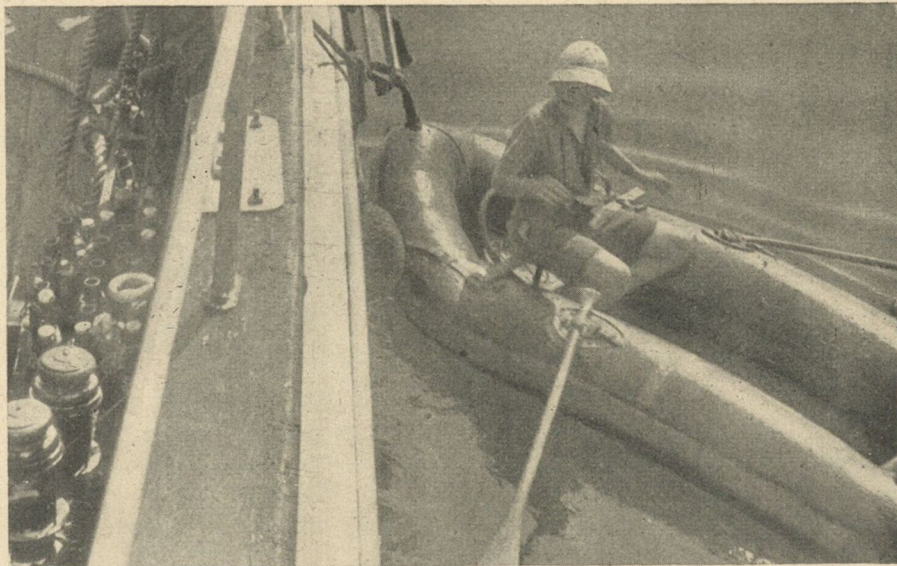
Eine Medizinkiste mit Verbandmaterial usw. muß der Länge der Fahrt entsprechend an Bord sein. Im allgemeinen wird bei seegehenden Jachten die Verbandskiste der gewerblichen Berufsgenossenschaften oder die für Seeschiffe vorgesehene Medizinkiste Typ (kleinste Type) am Platze sein.

Zum Schluß soll noch einiges über die Gefahr gesagt werden, die der noch viel-

fach im Gebrauch befindliche Benzin-Hilfsmotor mit sich bringt, denn Dieselmotoren, die selbst in der kleinsten Ausführung heute schon hergestellt werden, sind wohl noch wenig im Gebrauch. In der Handelschiffahrt ist eine Aufstellung eines Benzinmotors samt eines Vorratstanks unter Deck im gleichen Raum, in dem ein Ofen brennt, ein Spirituskocher im Betrieb ist und in dem außerdem noch geraucht wird, undenkbar. Derartige Einrichtungen werden gar nicht zugelassen. Auf den meisten Jachten bleibt aber leider oft keine andere Wahl übrig, da nur auf großen Jachten eine gasdichte Abschottung des Motorraumes möglich ist. Es bleibt daher nur größte Vorsicht übrig und scharfe Kontrolle, daß keine Benzinleckagen vom Vergaser, von der Rohrleitung oder vom Brennstofftank vorkommen. Bei einigermaßen Aufmerksamkeit stellt man derartige Leckagen ja schon an dem Geruch fest, so daß man vor Benutzung des Ofens das Boot erst gründlich auslüften kann. Wenn irgend möglich, sollte man aber wenigstens den Benzintank an Deck oder im Cockpit unterbringen und dort auch mit einem leicht erreichbaren Absperrhahn versehen. Wo ein Motor an Bord ist, muß auch wenigstens ein Feuerlöscher, und zwar in der Nähe des Eingangs und nicht irgendwo im Hintergrunde angebracht werden. Das einfachste und kleinste, was hierfür in Frage kommt, ist ein 2-Liter-Tetralöcher. Für größere Jachten lohnt es sich auch, eine Flasche Kohlenäure im Motorraum aufzustellen, die man im Falle eines Feuers von Deck aus öffnen kann, so daß die ausströmende Kohlenäure ein Feuer schnell erstickt. Bei der unter Deck verlaufenden Auspuffleitung ist ganz besonders darauf zu achten, daß sie vollkommen dicht verlegt ist, da die geringsten Undichtigkeiten, z. B. während einer Nacht, wenn Menschen unter Deck schlafen, Gesundheitschädigungen, wenn nicht gar den Tod durch Kohlenoxydvergiftung zur Folge haben können.

Mögen diese Ausführungen einen Hinweis geben auf die Gefahren, die auch dem Jachtbesitzer drohen. Wenn diese Warnungen dazu beitragen können, Unfälle zu vermeiden, haben sie ihren Zweck erfüllt.

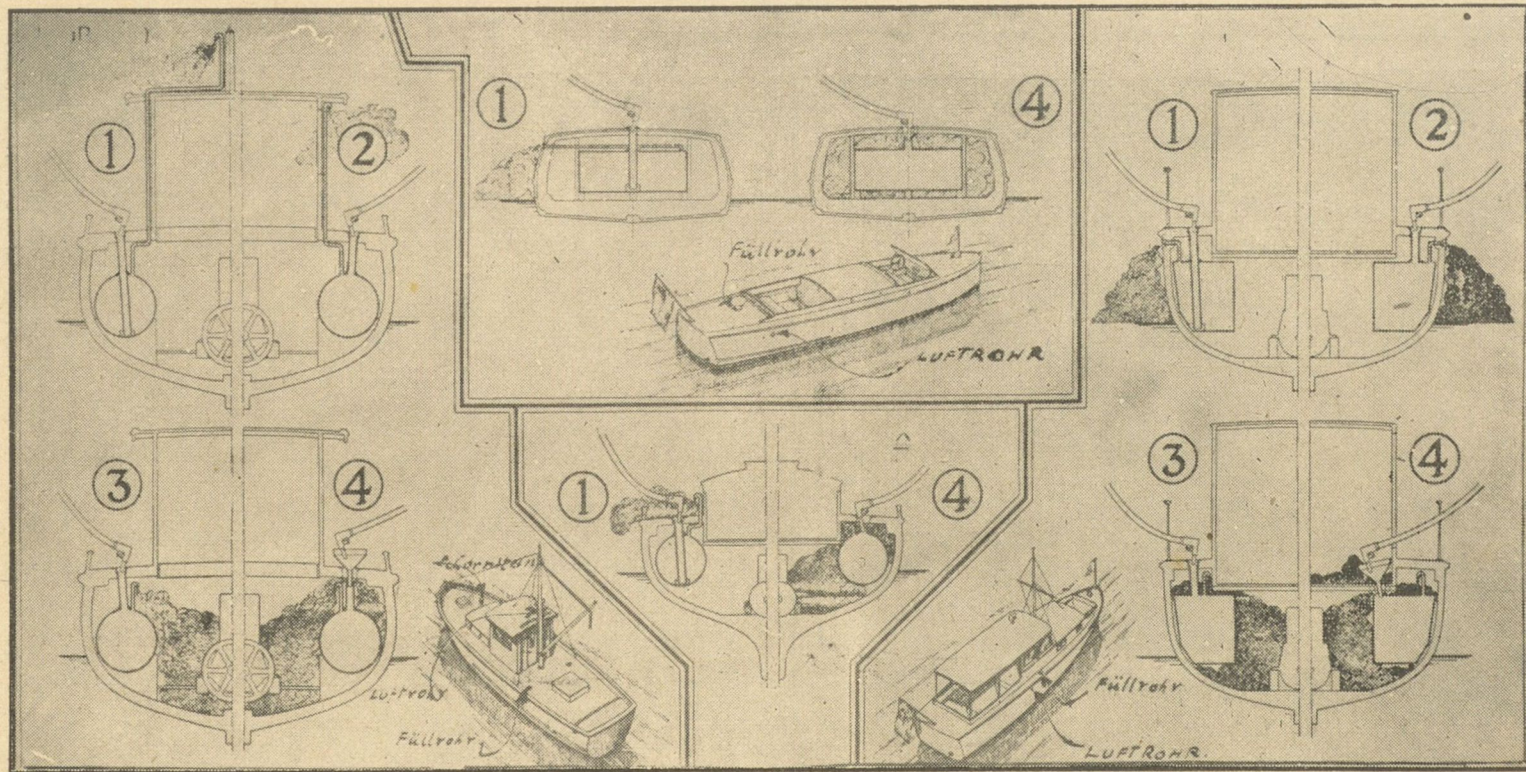
SCHLAUCHBOOTE ALS BEIBOOTE



DEUTSCHE SCHLAUCHBOOTFABRIK

H A N S S C H E I B E R T

BERLIN SO 16 + RUF: 673301 UND 675374



Skizze der richtigen und falschen Benzintank-Installation

1. Sicherste Anlage. Tankfüllrohr fest mit dem Deck verbunden. Füllrohr frei von Decksöffnungen weit nach oben geführt.
2. Nicht 100%ig sichere Anlage. Tankfüllrohr zwar mit dem Deck fest verbunden, aber Luftrohr mündet in der Nähe von Fenstern usw.
3. Schlechte Anlage. Tankfüllrohr zwar mit dem Deck verbunden, aber Luftrohr im Innern des Schiffes mündend. Verbreitung von Gas im Schiffsinnern möglich.
4. Alles unsachgemäß. Überlaufender Brennstoff kann ins Boot gelangen. Gas aus dem Luftrohr entweicht in das Boot. Jeder Funke im Boot muß zu einer Explosion führen.

Die Kreuzerabteilung im DSV.

Am Sonnabend, dem 11. März, hielt die Kreuzer-Abteilung im DSV. ihre Jahres- tagung in Hamburg im großen Saale des Patriotischen Gebäudes ab. Aus diesem Grunde sei es gestattet, einmal ein paar Angaben über die Arbeiten der Kreuzer- Abteilung zu bringen, deren aufbauende Tätigkeit jetzt zu einem gewissen Abschluß gelangt ist.

Die Kreuzer-Abteilung, die von Dipl.-Ing. Hans W. Petersen (Hamburg) geleitet wird, gliedert sich in zwei große Unterabteilungen, in jene für Seefahrt und jene für Binnenfahrt. Die Binnen-Abteilung, an deren Spitze Kurt Weck (Berlin) steht, kommt für unseren Bezirk, der rein auf Küsten- und Seefahrt zugeschnitten ist, weniger in Betracht. Wanderfahrten in die mecklenburgischen Gewässer oder gar nach Berlin hin werden von der Küste aus nur selten unternommen.

Die ersten Anfänge der Kreuzer-Abteilung reichen schon weit vor den Krieg zurück. Wenn wir auch in unserer damaligen Jachtflotte nur wenig Jachten hatten, die für die hohe See geeignet waren, mit Ausnahme der ganz großen Schunerjachten, so wurden doch schon einige See-Regatten über weite Strecken veranstaltet, wie beispielsweise jene der drei großen Hamburger Segelvereine von Cuxhaven nach Norderney im Jahre 1898 und fünf Jahre später die Regatta des Kaiserlichen Yacht-Clubs von Helgoland nach Deal in England, an der sich fünf Jachten beteiligten. Im Jahre 1905 fand auch die berühmte Regatta um den Kaiser-Wilhelm-Pokal über den Atlantik von Sandy Hook nach Lizard statt. Um die Interessen der Fahrtensegler zu wahren, wurde der Deutsche Kreuzer-Yacht-Verband gegründet. Dieser hat in den Jahren seines Bestehens wertvolle Pionierarbeit geleistet in bezug auf Herausgabe von Kartenwerken und Segelhand- büchern. Um aber mit dem alles umfassenden Deutschen Segler-Verband noch inniger als bisher arbeiten zu können, entschloß sich die Führung des Deutschen Kreuzer-Yacht-Verbandes, im Deutschen Segler-Verband aufzugehen. Daraus ent- stand dann im Dezember 1917 die Kreuzer-Abteilung des DSV. Sie führte das Werk des alten Verbandes fort. Ihre Mitglieder hatten auch eine eigene Erkennungsflagge: die schwarzweißroten Reichsfarben in Rhomben-Anordnung.

In den Nachkriegsjahren schloß die Kreuzer-Abteilung allmählich ein. Die Anre- gung, neue Aufbauarbeit zu leisten, fiel wohl in das Jahr 1923, wo ein Fahrten- segler-Treffen in Gothenburg abgehalten wurde, die erste große Nachkriegs- veranstaltung, die wieder internationalen Charakter trug.

Mit der Festigung der deutschen Währung wuchs dann auch die Zahl jener Jachten, die größere Auslandsfahrten ausführten. Gleichzeitig damit wurde die noch in den Anfängen steckende, von Hamburger und Bremer Vereinen gemein- schaftlich veranstaltete Nordsee-Woche weiter ausgebaut. Hier waren es erst die Holländer, dann die Engländer, die sich an der Nordsee-Woche beteiligten und bald ihre eigene Zubringer-Wettfahrt von der Themse nach der roten Insel aus- schrieben. In den Jahren 1932 und 1934 wurden dann auch Seewettfahrten von Helgoland um Skagen nach Kiel unter schwersten Wetterbedingungen veran- staltet. An der ersten beteiligten sich nur deutsche, 1934 aber auch englische Jachten.

Auch auf der Ostsee wurden größere Veranstaltungen durchgeführt, wie die See- regatta von Danzig nach Kiel als Zubringer-Wettfahrt zur Kieler Woche und die Seewettfahrt Kiel—Korför, von der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne ins Leben gerufen, die im vergangenen Jahre zum elften Male gefegelt wurde. Im Jahre 1930 wurde ein Fahrtensegler-treffen in Sonderburg abgehalten, das mit 53 Fahrzeugen ein gutes Ergebnis zeigte. Dieses Treffen wurde dann im Jahre 1935 wiederholt. Auf einer ähnlichen schwedischen Veranstaltung in Visby auf Gotland im Jahre 1936 war die deutsche Flagge zahlreich vertreten. Auf diesem Visby-Treffen wurde dann der Gedanke einer Wettfahrt rund um Gotland geboren.

Diese immer regere Tätigkeit der Seefleger führte dann zur Gründung einer besonderen Fahrten-Abteilung im DSV. Diefes fielen dann auch die Vorarbeitung und die Durchführung der von Kapitän Schlimbach angeregten Transatlantik-Regatta Bermuda—Cuxhaven im Olympiajahr 1936 zu, die vom Norddeutschen Regatta-Verein durchgeführt wurde.

Noch im Herbst des gleichen Jahres gewann die Fahrten-Abteilung größere Selbständigkeit im Deutschen Seglerverband und wurde zur Kreuzer-Abteilung, die wieder eine eigene Erkennungsflagge verliehen bekam.

Neben der Pflege des reinen Wandersegelns, das von der Kreuzer-Abteilung gefördert wird durch Herausgabe einheitlicher Fahrtenbücher, durch Unterhaltung von Stützpunkten (über jene der Niederelbe ist in einem besonderen Aufsatz die Rede), durch Verteilung von Leistungspreifen, durch Herausgabe von Kartenwerken und Segelanweisungen, ist die Kreuzer-Abteilung auch Veranstalterin größerer Seewettfahrten, die nicht von den örtlichen Vereinen abgehalten werden können. Endlich sucht die Kreuzer-Abteilung auch noch den ins Ausland segelnden Verbandsangehörigen bei den Behörden Erleichterungen zu verschaffen, sei es in bezug auf Freigabe von Devisen oder in zolltechnischer Hinsicht.

Von den von der Kreuzer-Abteilung durchgeführten See-Regatten des Jahres 1938 seien hier auf der Nordsee nur die Wettfahrt Helgoland—Burnham und die von Helgoland nach Kristiansand in Norwegen als Zubringerwettfahrt zur großen Ostsee-Regatta erwähnt.

Auf der Ostsee fand zunächst die Langstrecken-Regatta Danzig—Kiel statt, an der fünf Jachten teilnahmen, und zwar vier Danziger Schiffe und die Marinejacht „Alta“. Die kleine, im Selbstbau hergestellte Kreuzerjacht „Preußen II“ von der Segelabteilung des Polizei-Sportvereins Danzig hatte für die Reise 116 Stunden gebraucht. Die ganze Zeit hindurch hatte sie sich gegen westliche Winde in Stärke 6 bis 7 gewehrt. Regen- und Hagelböen von Sturmesstärke brachten viel Nässe und Kälte mit. Die „Preußen II“ war das einzige Danziger Schiff, das das Ziel erreichte. Aber eben im Schutz des Hafens konnte es sich auch da keine Ruhe leisten, denn sofort hieß es wieder klarmachen zur ersten Wettfahrt der Kieler Woche.

Ende Juli wurde dann die große Ostsee-Regatta Warnemünde—Bornholm—Kiel veranstaltet, die ein großer Erfolg sowohl zahlenmäßig als auch in internationaler Hinsicht wurde.

Aus diesem einen Jahresprogramm ist dann wohl genügend ersichtlich, welche umfangreichen Arbeiten die Kreuzer-Abteilung zu erledigen hat. Auch in diesem Jahre gilt es wieder ein großes Pensum zu bewältigen. Am 20. Mai fällt der Startschuß vor der Wefer zum Rennen Wefer—Harwich und am 27. Juli der zum Holland-Rennen Wefermünde—Ymuiden als Auftakt zur Fastnet-Regatta. Auf der Ostsee gilt es wieder die Landstrecken-Regatta Danzig—Kiel vorzubereiten und ferner den deutschen Seglern die Wege zu ebnen für eine Beteiligung an der schwedischen Gotland-Regatta.

Ueber die kommende internationale See-Regatta „Rund um Gotland“ seien hier auch noch ein paar Worte gesagt. Diese Wettfahrt wird alle zwei Jahre von der Königlich Schwedischen Segelgesellschaft (KSSS.) veranstaltet. Sie führt jetzt über eine Strecke von 350 Seemeilen von Visby auf Gotland hinüber zum nördlichsten Punkt der Insel Oeland, von hier um die Südspitze Götlands herum zum Ovisi-Feuerschiff nördlich von Windau (jetzt Ventšpils, Lettland). Nach Runden des Feuerschiffs geht es dann quer über die Ostsee nach Sandhamn als Ziel. Der Start ist am 7. Juli. — Für die kleineren Jachten veranstaltet die KSSS. dann die Visby-Regatta, die über eine Strecke von 186 Seemeilen von Nynäshamn (südwestlich von Sandhamn) nach Visby auf Gotland und zurück nach Sandhamn führt.

Schon jetzt hat die Kreuzer-Abteilung mit den Vorarbeiten begonnen für mehrere große Zubringer-Wettfahrten über die Ostsee zur Olympiade 1940 in Finnland.

Es ist wohl hier und da der Gedanke aufgetaucht, daß sich die Kreuzer-Abteilung mehr mit der ortsnahen Küstenfahrt befaßt als mit der Hochsee-Segelei. Wie aber aus obigem Tätigkeitsbericht zur Genüge hervorgeht, liegt es der Kreuzer-Abteilung in erster Linie daran, den Hochseefport zu fördern. Dies hat sie auch in ausreichendem Maße getan durch Veranstaltung von Regatten und weiterhin durch Verteilung von Leistungspreisen an verdiente Hochseefegler. So wurden unter anderen auch die beiden Hamburger Atlantikfegler Heinz Förster und Heinrich Garbers mit je einer Goldplakette von ihr ausgezeichnet.

Ludwig Dinkl age.

Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes Bezirk Elbe-Nordsee

Jahresbericht 1938 über die Stützpunkte des DVB. in Brunsbüttelkoog, Cuxhaven und Glückstadt

Unter Bezug auf den umfassenden Allgemeinbericht des Vorjahres über die drei Stützpunkte des DSV. im Bezirk Elbe-Nordsee dürfte für das Berichtsjahr 1938, soweit sich die Verhältnisse nicht geändert haben, eine wesentliche Kürzung gestattet sein.

Der Verkehr von Jachten — Gesamtzahl 1489 für 1938 — hielt sich im wesentlichen in den Grenzen des Vorjahres, auch bezüglich der Besuche der ausländischen Jachten (65 für 1938 gegen 67 im Vorjahr).

Die Leitung der einzelnen Stützpunkte lag auch im letzten Sommer in den Händen unserer bewährten bisherigen DSV.-Vertreter unter Mitwirkung ihrer umsichtigen Bootswarte. Nur in Cuxhaven verloren wir durch den Tod unseres treuen, allgemein beliebten Bootswart W. Schumacher. An seine Stelle trat im Mai 1938 der ehemalige Finkenwerder Seefischer Herm. Reyer.

Unsere Verwaltung wurde uns wesentlich — wie auch in früheren Jahren — erleichtert durch die bereitwillige Unterstützung seitens der örtlichen Behörden, für die wir besonders Herrn Oberbaurat Hetzell (Leiter des Preußischen Wasserbauamtes) und Herrn Oberbürgermeister Klostermann in Cuxhaven sowie Herrn Bürgermeister Vogt in Glückstadt herzlichst danken.

Die Wassertiefe war im Berichtsjahr in allen Stützpunkten durchaus ausreichend dank den rechtzeitigen und umfassenden Baggerungen, so daß keinerlei Klagen in dieser Beziehung an uns trotz mehrfacher Nachfrage gelangt sind. Selbst ganz große, tiefgehende Jachten konnten bequem ein- und auslaufen.

Hilfsmittel für Fahrtensegler im Bezirk Elbe-Nordsee

Unter dieser Ueberschrift wurde im vorjährigen Bericht hingewiesen auf die neue, im Jahre 1937 erschienene zweite Auflage des vom HSC. Hamburg herausgegebenen Kartenwerks „Die Elbe“ und außerdem auf die beabsichtigte Neuauflage der inzwischen veralteten Hilfskarte „Cuxhaven—Falsches Tief—Büsum—Meldorf“.

Diese Karte ist nun in besonders verbesserter Ausgestaltung als richtige Seekarte (im Schwarzweiß-Druck) mit ausführlicher Segelanweisung im Juni 1938, vom Bezirk Elbe-Nordsee der Kreuzerabteilung bearbeitet, erschienen. Sie ist als wertvolle Ergänzung des Elbe-Kartenwerks für die Hand der Küsten- und Seefegler gedacht. Die Karte führt den Titel „Elbmündung und Meldorfer Bucht“. Der sehr niedrige Preis — 20 Pfg, je Karte mit Segelanweisung bei Sammelbestellung durch die Verbandsvereine bei der Geschäftsstelle der Kreuzerabteilung — läßt auch für die kommende Segelzeit eine weitere lebhaftere Nachfrage erhoffen.

Das Gebiet zwischen der Elbmündung und der Dithmarfcher Bucht dürfte in ein bis zwei Jahren ein erhöhtes Interesse für den deutschen Fahrtensegelsport gewinnen durch die Fertigstellung der großen modernen Hafenanlagen in Büsum, wo die Errichtung eines Jachthafens und Stützpunktes bereits vorgesehen ist. Von allen Seglern, die im letzten Sommer die neue Karte benutzt haben, wird ihre Zweckmäßigkeit hervorgehoben und besonders anerkannt, daß der neue Zugang von der Elbmündung nach der Süderpiep viel ausreichender betont ist, teilweise fogar — im Gegensatz zu früher — mit Leuchtbojen.

Sonderbericht über die einzelnen Jachthäfen

1. Brunsbüttelkoog

Verkehr im Jahre 1938: 407 Jachten, davon 40 ausländische.
Vertreter des DSV.: Wilhelm Broderfen, Unter dem Deiche 9.
Verbandsvereine: SV. Brunsbüttelkoog, Vereinsführer: H. Martinfen, Posa-dowskystraße 10. — SA.-Marineflandarte 55, Vereinsführer: Standartenführer Seeland, Büro: Koogstraße.
Bootswarte: die vier Wächter am N.-Eingang zur Kanal-Schleusenanlage. Hafensbuch und Wasserzapfstelle im Wächterhaus.

2. Cuxhaven

Verkehr im Jahre 1938: 372 Jachten, davon 25 ausländische.
Vertreter des DSV.: Ef. Umbach, Friedrich-Carl-Straße 27 I., Tel. 1016.
Verbandsverein: SC. Cuxhaven, Vereinsführer: Hugo Gerdts, Seedeich 12.
Bootswart: Herm. Reyer, im DSV.-Wachthaus am Hafensbahnhof. Hafensbuch im Wachthaus. Wasserzapfstelle an der Schlengeltreppe.
Die im vorjährigen Bericht als notwendig bezeichnete Vermehrung der Liegeplätze an der Süd- (Innen-) Seite der Seebäderbrücke konnte im Berichtsjahr zu einem wesentlichen Teil verwirklicht werden.
Ein neuer Schlengel und eine neue Zugangstreppe wurden für die Segler vom Preußischen Wasserbauamt erbaut und mit Beginn der Nordsee-Woche in Benutzung genommen.
Eine Verlängerung dieser neuen Anlage steht für die Zukunft zu erhoffen.

3. Glückstadt

Verkehr im Jahre 1938: a) im Binnenhafen 39 Jachten, b) im Außenhafen 671 Jachten, gesamt 710 Jachten.
Vertreter des DSV.: H. Behrens, Zollinspektor, Am Hafen 51a.
Verbandsverein: SV. Glückstadt, Vereinsführer: A. Meßer, Moltkestraße 7.
Bootswarte: Pehrs und Specht (Schleusenmeister). Hafensbuch bei Bootswart Pehrs im Dienstzimmer an der Hafenschleuse. Wasserzapfstelle an der Nordseite des Außenhafens.
Der Stützpunkt Glückstadt ist jetzt alljährlich im Mai oder Juni das Ziel der ersten großen Gruppenwettfahrt des Bezirks Elbe. Die dort dank der tatkräftigen Unterstützung der Behörden geschaffenen Hafenverbesserungen (z. B. die neue Schlengelanlage im Außenhafen) werden im Jahre 1939 noch eine Erweiterung erfahren (neue Abortanlagen an der Schleuse).

Bezirk Elbe-Nordsee
der Kreuzerabteilungen des Deutschen Seglerverbandes
gez. Reinhold Bultze.

„Jolle im Taifun“

Bei meinem Aufenthalt Anfang Februar in Wien fiel mir eine Zusammenstellung aller dort stattfindenden Faschingsfeste in die Hände, Verkleinerungen wundervoller farbiger Plakate luden zum Fasching 1939 ein — dem ersten im Großdeutschen Reich. An Farbenpracht, an Schwung in der Linienführung, an

Kühnheit der Auffassung stand das Transparent unserer Helga diesen allen nicht nach, wir bestaunten es begeistert, als wir eines Sonntags abends, mehr oder weniger „verkleidet“, in die oberen Räume unseres schönen Klubhauses hinaufstiegen, unsere Mädels und unsere weiblichen Gäste sogar beladen mit kulinarischen Genüssen in „fester“ Form, für die flüssige Nahrung sollten dann die Herren der Schöpfung Sorge tragen. Wir sollten einen „Schulungs-Gruppen-Fasching“ feiern, der zwar etwas nach dem kalendermäßigen abließ, aber alle Beteiligten so restlos in seinen Bann schlug, wie es ein richtiger Fasching vielleicht gar nicht gekonnt hätte. In mühevoller Kleinarbeit an Nachmittagen, Abenden und Nächten waren fleißige Hände am Werk, große Gemälde entstanden, Zeichnungen, Skizzen, die alle irgendeine Anspielung auf Schulungs-Gruppen-Geschehnisse des letzten Segelsommers oder auf die Boote der Schulungs-Gruppe darstellten. Ich darf wohl hier für alle Beteiligten, einheimische wie auswärtige, den Hauptträgerinnen der Veranstaltung unseren ehrlich gemeinten Dank sagen, schöner noch aber muß für die Wirkenden der Abend resp. die Nacht selbst gewefen sein, die ihnen bewies, daß ihre Arbeit sich im schönsten Sinne gelohnt hat — echte ungebundene Freude und Ausgelassenheit strahlte aus den Augen der mannigfaltigen Kostümtragenden, war es nun eine rotbestiefelte Ungarin im kürzesten Röckchen, war es der schelmische Glückspilz, war es der Seppl vom Tegernsee — oder der als „Segler“ verkleidete Kavalier. Eine „haushohe“ Bar sorgte für billige, gekühlte Getränke, sorgsam drapierte und verkleidete Sitzkissen unserer Renn- und Fahrtenjachten sorgten auch mit für bequeme Ausruhmöglichkeit, Olympiajollen-Segel teilten lauschige Nischen vom großen Tanzraum, eine Gemütlichkeit strömten die Räume aus, daß man sich kaum trennen mochte. — Schulungs-Gruppe, du bist auf dem rechten Wege, in der ernstesten Arbeit für den deutschen Segelsport, aber auch im Zusammenschweißen deiner Mitglieder — dieser improvisierte Fasching: „Jolle im Taifun“ hat es wieder einmal mehr bewiesen!

E — — y.

ZWEIGABTEILUNG NEUSIEDLERSEE

Am 25. Februar 1939 fand die II. ordentliche Mitgliederversammlung statt. Dr. Adolf Friedrich wurde zum Klubführer gewählt. Aus dem Jahresbericht war zu ersehen, daß die Zweigabteilung über zwei moderne Klubhäuser und Hafenanlagen, sowie eine große Bootshalle für die Einlagerung aller klubzugehörigen Jachten verfügt. Die Zahl der klubeigenen und eingetragenen Jachten beträgt 42 (Jollenkreuzer, Renn- und Tourenboote, Motorboote, Eisjachten usw.). Die Klubfinanzen sind günstig und ermöglichen mit den Beiträgen für 1939 einen weiteren Ausbau der Zweigabteilung. Der Mitgliederstand der Zweigabteilung Neufiedlersee beträgt derzeit mit schwebenden Aufnahmege suchen 86 Mitglieder, dürfte aber noch in diesem Jahr einen beachtlichen Zuwachs sowohl an Jachten als auch Mitgliedern erhalten.

G u f t l S c h i e b, Geschäftsführer.

Stiftungsurkunde

des Yacht-Clubs von Deutschland, Zweigabteilung Havel,
für den „Havelpreis“, für die 8-m-R-Klasse

Der Havelpreis wird alljährlich, erstmalig 1939, zu gleicher Zeit mit den Wettfahrten der 6-m-R-Klasse um den Wannsee-Preis und der 30-m²-Schärenkreuzer um den Cecilienpreis ausgefahren.

1. Zur Bewerbung sind zugelassen Jachten der 8-m-R-Klasse, die bei einem Verein des Deutschen Seglerverbandes oder bei einem von den Landesverbänden der IYRU. anerkannten Verein eingetragen sind.
2. Für die Wettfahrten gelten die internationalen Wettregelbestimmungen und die Zusatzbestimmungen des Deutschen Seglerverbandes.

3. Die Besatzung darf aus höchstens sechs Personen bestehen, von denen zwei bezahlte Leute sein dürfen.
4. Der Steuermann muß Mitglied eines anerkannten Vereins sein.
5. Der Preis wird nur dann ausgefegelt, wenn mindestens drei Meldungen vorliegen. Er geht in den endgültigen Besitz des Jachteigners über, dessen Jacht von drei gültigen Wettfahrten zwei siegreich beendet hat. Geht aus drei gültigen Wettfahrten jedesmal eine andere Jacht als Sieger hervor, so findet unter diesen drei Jachten eine vierte Wettfahrt als Entscheidungswettfahrt statt. Fällt eine Entscheidung gleich in den ersten beiden Wettfahrten, so wird die dritte Wettfahrt ohne den „Havelpreis“-Sieger gefegelt.
6. Außer dem „Havelpreis“ werden Tagespreise nach den Bestimmungen des DSV. zu § 5 Absatz 5 gegeben.

Berlin, den 6. Februar 1939. Yacht-Club von Deutschland (Zweigabteilung).

Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot

Von Dr. jur. M o m m s e n , Kiel,
mit Beispielen von Strandhauptmann B i e f e l , Kiel

Fortsetzung

Wer Bergungs- oder Hilfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hilfskosten verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung seine Ansprüche bei dem Strandamt anzumelden.

Das Strandamt setzt die Höhe der Bergungs- und Hilfskosten fest. Es ist unzulässig — abgesehen von Fällen gütlicher Einigung — sogleich das Gericht anzurufen. Zuständig ist dasjenige Strandamt, in dessen örtlichen Geschäftsbereich die Bergung stattgefunden hat bzw. wenn die Bergung auf hoher See stattgefunden hat, dasjenige des Hafens, in dem die geretteten Gegenstände eingebracht sind. Sind bei einer Bergung oder Hilfeleistung die geleiteten Dienste ohne Erfolg geblieben, so kann kein Berge- oder Hilfslohn verlangt werden.

Die Bestimmungen über die Festsetzung des Berge- oder Hilfslohns sind im § 749, 750 des HGB. niedergelegt.

In der Regel wird aber der Hilfslohn niedriger sein als der Bergelohn, denn meistens wird im letzteren Falle die Rettung schwieriger sein. Bergelohn kommt in Anwendung bei verlassenen Schiff, bei nicht verlassenen Schiff kommt nur Hilfslohn in Frage. Verlassen ist das Schiff erst, wenn sämtliche Schiffsleute sich entfernt haben. Sind aber noch einige vorhanden, darunter aber kein verfügungsberechtigter oder -fähiger Kapitän oder Vertreter, so wird es gleichwohl als verlassen anzusehen sein (z. B. wenn Seuche an Bord).

Eine Sonderregelung ist für die Bergung von Seezeichen, Marinematerial und Fischereigeräten getroffen worden.

Der hierfür gezahlte Bergelohn ist nach bestimmten Sätzen vorgesehen.

Für Fischereigerät gilt auch der internationale Vertrag betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee vom 6. 5. 1882 (RGBl. 1884 S. 25). Weiter besteht noch ein internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. 9. 1910. Diesem Uebereinkommen sind angeschlossen: Deutschland, Argentinien, Ungarn, Belgien, Brasilien, Kuba, Dänemark, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Nicaragua, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden und Uruguay.

Eine weitere Tätigkeit des Strandamtes ist die Aufnahme von Zählkarten bei Schiffsunfällen aller Art. Schiffsunfälle, die Schiffe aller Flaggen an der deutschen Küste in der 10-Seemeilen-Grenze erleiden, sind von den zuständigen Strandämtern zu erfassen, desgl. für alle deutschen Schiffe außerhalb der deutschen Küste. Die Zählkarten werden zur Statistik für Schiffsunfälle an den Regierungs-Präsidenten gesandt. Außerdem erhält das zuständige Seeamt eine Benachrichtigung zwecks Einleitung der Seeamtsverhandlung.

Schluß folgt.

Deutsch-holländische Zusammenarbeit im Küstenrettungsdienst

Seit Jahren besteht zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und der Noorden Zuid Hollandse Reedings-Mij. eine freundschaftliche und sehr fruchtbare Zusammenarbeit. Die sich überschneidenden Rettungsbereiche der westlichsten deutschen Station Borkum mit der östlichsten holländischen Oostmahorn vor der Emsmündung — Quadrate des Seenotmeldeplanes der Nordsee, die wegen zahlreicher der Küste vorgelagerter Sande und Untiefen mit hochlaufendem Grundsee und wilder Brandung der Schifffahrt besonders gefährlich sind — machen den gemeinsamen Einsatz des deutschen und des holländischen Rettungsbootes dann notwendig, wenn die Unfallstelle in ein Quadrat fällt, das von Borkum und von Oostmahorn in der gleichen Zeit zu erreichen ist.

Gemeinsame Übungsfahrt

Zweimal im Jahr machen die beiden Rettungsgeellschaften eine gemeinsame Übungsfahrt mit dem auf Borkum stationierten Groß-Motorrettungsboot „Hindenburg“ und dem in Oostmahorn befindlichen holländischen Motorrettungsboot „Infulide“. Es wird dann die Quadratzahl der angenommenen Unfallstelle nach dem auf jeder Küstenstation befindlichen Seenotmeldeplan von einer der beiden Stationen telefonisch übermittelt. Nach Eintreffen des Alarms müssen sofort beide Boote auslaufen und sich in dem bezeichneten Unfallquadrat auf See treffen. Natürlich wird zu einer solchen Gemeinschaftsübung nach Möglichkeit eine Sturmperiode gewählt, um den Erfordernissen des Ernstfalles gerecht zu werden.

Hochseesportverband „Hansa“

Wie im Februarheft berichtet wurde, hat Reichsorganisationsleiter Dr. Ley die Schirmherrschaft über den Deutschen Hochseesportverband „Hansa“ übernommen. Neben dem hierdurch ermöglichten engeren Anschluß an die Deutsche Arbeitsfront bleibt, wie uns mitgeteilt wird, die Schulungseinrichtung des Hochseesportverbandes nach wie vor für alle interessierten Seglerinnen und Segler offen, insbesondere finden im Juli und August jeden Jahres auf der Hanseatischen Jacht-Schule in Glücksburg Kurse für noch schulpflichtige junge Segler statt.

H. M. J.

Kieler Woche

Die Eigner werden gebeten, Urlaubsgefuche für ihre Mitglieder an Behörden, Schulen und Firmen bis zum 15. April 1939 an die Geschäftsstelle des Y.-C. v. D. zu geben.

Spindinhaber

Für die Instandsetzung und Neuverteilung der Spinde, sowohl in den Kellerräumen des Klubgebäudes als auch in dem Häuschen auf der Mittelbrücke der Hafenanlagen, ist es erforderlich, daß sie von ihren letztjährigen Besitzern restlos geräumt werden, und zwar bis spätestens 1. April. Spinde, die bis dahin nicht geräumt sind, müssen auf Kosten der jeweiligen Benutzer geöffnet werden; für ihren Inhalt übernimmt der Klub keinerlei Haftung. gez. Schott, Engel.

Wichtig!

Betr. Liegeplätze

Wichtig!

Die Jachteigner, die für den Sommer 1939 auf einen Liegeplatz im Hafen Wert legen, müssen ihre Anmeldung auf den von der Stadt vorgeschriebenen Formularen bis spätestens 15. April beim Hafenmeister oder auf dem Büro des Y. C. v. D. einreichen. Die Anmeldungen müssen enthalten: Name der Jacht, Eigner, Länge, Breite, Tiefgang, Klubzugehörigkeit. Nach dem 15. April kann mit der Zuweisung eines Liegeplatzes nicht mehr gerechnet werden. Die Verteilung der Plätze erfolgt nur durch den Y. C. v. D. gez. Schott, Engel.

Persönliches

Fräulein Ingeborg Cremer und Zahnarzt Dr. Ernst-Ludwig Hinrichsen haben sich verlobt. Wir gratulieren unferen beiden Segelkameraden auf das herzlichste.
Y.-C. v. D.

Adressenänderungen:

Gautier, General-Major d. L., jetzt Wien XIII, Nothartgasse 5; Fengler, Max, Stuttgart, Degerloch-Dornhalde 15; Dr. Bendiek, Hans, Brandenburg/Havel, Stadtkrankenhaus, Chirurg. Abtlg.; Dr. Nebendahl, Kiel-Russee, Haus 85; Stau, Dipl.-Ing., Karl-Heinz, Hamburg, Auenstraße 40; Roer, Hans, Kiel, Tirpitzstraße 140; Freifrau Irmgard Raitz von Frenzt, St. Goarshausen/Rhr. (früher Krupp von Bohlen); cand. med. Horatz, Köln, jetzt Dr. med.; Kptl. a. D. Jasper, Hannover, Rühmkorfstraße 15.

Ausgetreten:

Else Sieber, Kiel; Annemarie Robbert, Kiel; H. Kahl, Kiel; Luise Peemöller, Kiel; Prof. Jensen, Kiel; Ober-Postrat Joost, Kiel.

Neuaufnahmen:

Gerhard Koeppen, Stud. med, Kiel, Tirpitzstraße 158; Wolfgang Vogt, Stud. arch., Kiel, Niemansweg 81; Richard Venohr, Landesbank-Dir., Kiel, Wall 1; Frhr. Fritz v. Stumm, Berlin NW. 87, Brückenallee 7; Holsten-Brauerei, Kiel, Holtenauer Straße 121; Brauerei „Zur Eiche“, Kiel, Königsweg 78; Helmut Richter, Kiel, Holtenauer Straße 26; W. Schuert, Lt.-Ing., Kiel-Friedrichsort, Koloniestraße 1; Kurt Baath, Reg.-Refr., Vegesack, Gerhard-Rohlfstraße 17; Hanna Haß, Kiel, Schwanenweg 18; Rolf Schmidt, Bremen, Buchstraße 59; Paula Schüttau, Kiel, Prinz-Heinrich-Straße 58; Wilhelm Klee, Dipl.-Ing., Kiel, Geibelplatz 8.

Inhaltsverzeichnis

Jahresbericht der Schulungsgruppe Kiel für 1938	2, 3
Deutschland mit neun Flotten bei den Starboot-Weltmeisterschaften	4
Olympiatraining der Segler auf der Kieler Förde	4, 5
Finnlands Vorbereitungen für die Segelregatten 1940	5, 6
„Pimm“ wird Vorbild in Frankreich	6
Norwegen mit drei Klassen beim Olympia	6
Ball des Y.-C. v. D., Zweigabteilung Attersee u. der Donaurottille	6, 7
Sport und Dichtung	7
Die Wiener Veranstaltungen	7, 8
Unfallverhütung im Jachtsport	8, 9, 10, 11
Skizze der richtigen und falschen Benzintank-Installation	12
Die Kreuzerabteilung der DSV.	13, 14, 15
Kreuzerabteilg. d. Deutschen Seglerverbandes, Bezirk Elbe-Nordsee	15, 16
Jolle im Taifun	16, 17
Zweigabteilung Neusiedlersee	17
Stiftungsurkunde des Y.-C. v. D., Zweigabteilung Havel	17, 18
Strandung, Bergung und Hilfeleistung in Seenot (Fortsetzung)	18
Deutsch-holländische Zusammenarbeit im Küstenrettungsdienst	19
Verschiedene Bekanntmachungen	19, 20

Blankenburg

Kiel
Holstenstr. 69

DAS PELZHAUS
DER GROSSEN AUSWAHL

In den Feinkostläden
der gute Pott zum Grog zum Tee
Blankenburg seit 1848

Pott Rum

Yacht-Segel

in bekannter erstklassiger Ausführung
Friedrich Schulz, Segel-
macherei Kiel-Wellingdorf
Tadelloser Stand, Ia Verarbeitung, Billige Preise

Hettlage & Lampe

Holstenstraße 28-32

Sammelruf 8810



Dein Haus
für Deine Kleidung

Wichtig!

Sämtliche Zuschriften
wegen Bezug und Versand

des Mitteilungsblattes „Yacht-Club von Deutschland“ sind
nur an den Verlag:

NS.-Gauverlag Schleswig-Holstein G.m.b.H.
Abteilung Nordische Rundschau

Kiel, Bergstraße 11, zu richten.



KIEL DIE STADT DES SEGELSPORTS
AUCH IN DIESEM SEGELJAHR IHR ZIEL!

Auskünfte erteilt: Das Städtische Hafen- und Verkehrsamt, Kiel, Rathaus

Renn- u. Tourensegel

von

August Meyer, Jachtsegelmacherei

Hamburg - Finkenwärder Fernruf 391072

v. Höveling's

Unterwasserfarben und Bootsacke

Emil G. v. Höveling, Hamburg, Steinhöft 3



MÖLLER GROSSWÄSCHEREI
PRÜNE 43 - FERNRUF 5725

Abt. I: Gewichtswäsche, Abt. II: Plättwäsche, Abt. III: Leihwäsche
Abt. IV: Hausfrauen-Wäscherei · Vermietung von Waschmaschinen

Kieler Spar- und Leihkasse

Mündelsicher

Gründungsjahr 1796

Auskunft und Beratung in allen Vermögensangelegenheiten

Nebenstellen in allen Stadtteilen